Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3311**

17. Wahlperiode 14. 10. 2010

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Eva Bulling-Schröter, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/3021 –

Schienengüterverkehr auf den Neubaustrecken Nürnberg–Ingolstadt und Wendlingen–Ulm

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Studie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit „Schienennetz 2025/2050“ vom August 2010 heißt es bezüglich der Neubaustrecke (NBS) Nürnberg–Ingolstadt auf Seite 153, dass sich die „DB Netz weigert […], nachts die Strecke für den Güterverkehr zu öffnen“, so dass sie „bis dato von keinem einzigen Güterzug befahren“ wird. Hierzu hätte es auch bereits einen Rechtsstreit gegeben. Während diese Strecke eine Steigung von maximal 20 Promille aufweist, beträgt die Steigung der geplanten NBS Wendlingen–Ulm bis zu 31 Promille, und diese soll deswegen nur von speziellen leichten Güterzügen genutzt werden.

Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt

1. Trifft die in der Studie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit „Schienennetz 2025/2050“ getroffene Aussage zur NBS Nürnberg–Ingolstadt zu, dass sich die „DB Netz weigert […], nachts die Strecke für den Güterverkehr zu öffnen“, so dass sie „bis dato von keinem einzigen Güterzug befahren“ wird?

2. In welchem Verfahrensstand befindet sich das in der Studie erwähnte Gerichtsverfahren, und wann rechnet die Bundesregierung mit einem Urteil?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen zu dem Gerichtsverfahren keine Informationen vor.

Der Bundesregierung ist allerdings bekannt, dass die DB Netz AG in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen 2011 (SNB 2011) die Nutzung der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt für den Güterverkehr untersagt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 12. Oktober 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Trifft es zu, dass der Weigerung der DB Netz AG, die Strecke Nürnberg–Ingolstadt auch nachts nicht für den Güterverkehr zu öffnen, eine Verfügung o. Ä. des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zugrunde liegt?

   Wenn ja, um welchen Rechtsakt oder welche Verfügung des EBA mit welchem Inhalt handelt es sich genau?

   Wenn nein, welche Begründung führt die DB Netz AG für ihre Weigerung an?

Nein.

Weder die Bedingungen, die an die Zulassung der von der EBO abweichenden zulässigen Geschwindigkeit von 300 km/h für bestimmte Züge im Abschnitt Nürnberg–Ingolstadt geknüpft sind (Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Mai 2006 – EW 15/32.31.01/25 DB 06), noch die Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ schließen Güterverkehr in den Zeiten aus, in denen auf dem gesamten Streckenabschnitt kein Reiseverkehr stattfindet.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der DB Netz AG bezüglich der Weigerung, die Strecke Nürnberg–Ingolstadt auch nachts nicht für den Güterverkehr zu öffnen (bitte mit Begründung)?

5. Wie bewertet die Bundesregierung diese Weigerung der DB Netz AG?

6. Stehen der Bundesregierung grundsätzlich andere (rechtliche) Möglichkeiten offen, auf dieser Strecke Güterverkehr fahren zu lassen?

   Wenn ja, welche sind das, und warum hat die Bundesregierung davon bislang noch keinen Gebrauch gemacht?

Die Fragen 4, 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die Zuweisung von Zugtrassen entscheidet die DB Netz AG als Betreiberin des Schienennetzes auf der Grundlage der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Die Einhaltung dieser Vorschriften wird im Einzelfall von der Bundesnetzagentur überwacht.

7. Welche Vorgaben bezüglich der Verkehrsbedienung und der Nutzung wurden in den zwischen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG getroffenen (Finanzierungs-)Vereinbarungen zur NBS Nürnberg–Ingolstadt getroffen?

8. Werden darin Aussagen zum Güterverkehr gemacht?

   Wenn ja, welche?

   Wenn nein, warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, die Güterverkehrsnutzung vertraglich abzusichern?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Finanzierungsvereinbarung für das Projekt Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München wurden keine besonderen Vorgaben zur Verkehrsbedienung getroffen.

In der Finanzierungsvereinbarung ist ausgeführt, dass der Neubauabschnitt Nürnberg–Ingolstadt für 300 km/h auszulegen ist und sowohl dem Personen- als auch dem schnellen Güterverkehr dienen soll.

Nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamtes wird derzeit kein Güterverkehr über die Neubaustrecke durchgeführt, auch nicht nachts, wenn keine schnellen Reisezüge die Strecke befahren. Tagsüber ist ein Güterverkehr wegen des Begegnungsverbots mit schnellen Reisezügen nicht zugelassen.

9. Welches wann ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der Einstufung der NBS Nürnberg–Ingolstadt im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege zugrunde?

Auf die Antwort zu den Fragen 12 bis 15 wird verwiesen.

10. Welche Annahmen zu den Baukosten lagen dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde?

Im Bundesverkehrswegeplan 1992 wurden als Investitionskosten für das Projekt Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München 3 Mrd. DM (Preisstand: 1. Januar 1991) genannt, diese Angabe schließt den Ausbauabschnitt Ingolstadt–München ein.

11. Wie hoch waren die tatsächlichen Baukosten?

Nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamtes betrugen die tatsächlichen Baukosten der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt rund 2,27 Mrd. Euro (ohne Planungskosten).

12. Die Prognose wie vieler Güterzüge lag dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde?

13. Die Prognose wie vieler Personenzüge lag dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde (bitte getrennt für Fern- und Nahverkehr angeben)?

14. Welchen Anteil am errechneten Nutzen hatten die Güterzüge?

15. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hätte sich ergeben, wenn keine Güterzüge hierbei eingeplant worden wären?

Die Fragen 9 sowie 12 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt befand sich während der Aufstellung des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege vom 15. September 2004 im Bau. Im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde dieses Projekt daher als so genanntes laufendes und fest disponiertes Vorhaben nicht nochmals bewertet. Bereits im Bundesverkehrswegeplan 1992 war das Projekt Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München im so genannten Überhang aufgeführt. Dementsprechend wurde dieses Projekt schon im Zusammenhang mit der erstmaligen Aufstellung eines Bedarfsplans für die Bundesschienenwege keiner Projektbewertung mehr unterzogen.

Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

16. Findet der gegebenenfalls genannte Rechtsakt oder die genannte Weisung o. Ä. des EBA zur NBS Nürnberg–Ingolstadt auch Anwendung auf die NBS Wendlingen–Ulm (bitte mit Begründung)?

Bei der NBS Wendlingen–Ulm wird die Höchstgeschwindigkeit auf 250 km/h begrenzt, außerdem werden getrennte Tunnelröhren für beide Fahrtrichtungen erstellt, so dass Begegnungsverbote zwischen Reise- und Güterverkehr nach den in der Antwort zu Frage 3 genannten Vorschriften hier nicht anzuwenden sind.

17. Welche Vorgaben bezüglich der Verkehrsbedienung und der Nutzung wurden in der zwischen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG getroffenen (Finanzierungs-)Vereinbarung zur NBS Wendlingen–Ulm getroffen?

18. Werden darin Aussagen zum Güterverkehr gemacht?

    Wenn ja, welche?

    Wenn nein, warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, die Güterverkehrsnutzung vertraglich abzusichern?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Laut Projektbeschreibung wird die Strecke für Mischverkehr (schnelle Güterzüge) ausgelegt.

19. Kann die Bundesregierung garantieren, dass auf der NBS Wendlingen–Ulm jemals Güterzüge verkehren werden?

20. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass sich die DB Netz AG nicht auch weigert, auf der NBS Wendlingen–Ulm Güterverkehr verkehren zu lassen?

    Gibt es entsprechende rechtlich bindende Vereinbarungen?

    Gibt es seitens der Deutschen Bahn AG entsprechende Absichtserklärungen oder Ähnliches?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 6 verwiesen.

21. Welches wann ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der Einstufung der NBS Wendlingen–Ulm im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege zugrunde?

Im Jahr 1992 wurden im Rahmen einer Bewertung der Ausbau-/Neubaustrecke Stuttgart–Ulm–Augsburg verschiedene Varianten der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm betrachtet; die Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung für die Gesamtstrecke wiesen – je nach Variante – Nutzen-Kosten-Verhältnisse zwischen 3,7 und 4,4 aus.

22. Welche Annahmen zu den Baukosten lagen dieser Bewertung zugrunde?

Die Investitionskosten lagen – je nach Variante – zwischen 4,35 und 4,89 Mrd. DM (Preisstand: 1. Januar 1991), diese Angaben schließen den Ausbauabschnitt Ulm–Augsburg ein.

23. Die Prognose wie vieler Güterzüge lag dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde?

Die prognostizierte Gesamtzahl der Güterzüge lag – je nach Variante – zwischen 72 und 75.

24. Die Prognose wie vieler Personenzüge lag dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde (bitte getrennt für Fern- und Nahverkehr angeben)?

Die prognostizierte Gesamtzahl der Personenzüge lag – je nach Variante – zwischen 126 und 132. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Personenverkehr nur von Zügen des Fernverkehrs befahren wird.

25. Welchen Anteil am errechneten Nutzen hatten die Güterzüge?

26. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hätte sich ergeben, wenn keine Güterzüge hierbei eingeplant worden wären?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung weist einen Beitrag des Güterverkehrs in Höhe von rund 20 Prozent zum Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung aus. Wenn keine Güterzüge berücksichtigt worden wären, hätte dies ein entsprechend niedrigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis zur Folge gehabt.

27. Welches im Zuge der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis weist die NBS Wendlingen–Ulm auf?

28. Welche Annahmen zu den Baukosten liegen dieser Bewertung zugrunde?

29. Die Prognose wie vieler Güterzüge liegt dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde?

30. Die Prognose wie vieler Personenzüge liegt dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde (bitte getrennt für Fern- und Nahverkehr angeben)?

31. Welchen Anteil am errechneten Nutzen haben die Güterzüge?

32. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis würde sich ergeben, wenn keine Güterzüge eingeplant worden wären?

Die Fragen 27 bis 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung der Ausbau-/Neubaustrecke Stuttgart–Ulm–Augsburg im Zuge der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung ist noch nicht abgeschlossen. Angaben zu den nachgefragten Einzelgrößen liegen daher noch nicht vor.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333